



# ¿UNA NUEVA NORMALIDAD, UNA NUEVA MOVILIDAD?

## LECCIONES DURANTE EL CONTEXTO PANDEMIA



ASOCIACIÓN  
**MOVEMOS**

Powered by



## ÍNDICE

|                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| SOBRE MOVEMOS .....                                                   | 03 |
| INTRODUCCIÓN .....                                                    | 04 |
| MOVILIDAD, ESTRUCTURA URBANA Y<br>VULNERABILIDAD A LA COVID – 19..... | 05 |
| MOVILIDAD Y SALUD .....                                               | 07 |
| EDUCACIÓN EN LA “NUEVA NORMALIDAD” .....                              | 09 |
| REFLEXIONES FINALES .....                                             | 11 |
| CONCLUSIONES .....                                                    | 12 |
| RECOMENDACIONES .....                                                 | 13 |

## SÍGUENOS EN:



Asociación Movemos



@MOVEMOSVH



@AsociacionMOVEMOS



@Asociación MOVEMOS



@AsocMOVEMOS



## MOVEMOS

MOVEMOS, Asociación VINCI Highways por la Movilidad Sostenible, creada desde septiembre del 2020, tiene como objetivo ser el principal promotor y articulador de la movilidad sostenible en el Perú, inspirando ciudadanos activos, conscientes y organizados para transformar nuestras ciudades e incidir en políticas públicas en favor de éstas.

Este documento presenta el resumen del primer webinar del 2021, realizado el 27 de mayo por MOVEMOS, con el apoyo de Stakeholders.

El webinar, denominado “¿Una nueva normalidad, una nueva movilidad?”, contó con la participación de Pablo Vega Centeno, Sociólogo urbanista, Licenciado en Sociología por la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), y Magister y Doctor en Arquitectura por la Universidad Católica de Lovaina, Bélgica. Asimismo, contó con la participación de Alex Quistberg, profesor asistente en investigaciones en la Universidad de Drexel de Filadelfia, Pennsylvania, EE. UU. en la Escuela de Salud Pública de Dornsife en el Departamento de Salud Medio Ambiental y Ocupacional, y miembro del Colectivo de Salud Urbana. Finalmente, contó con la participación de Carla Gamberini, CEO y co-fundadora de +educación, quien es Master en Educación y Desarrollo Internacional por la University College London donde estudió con la beca Chevening del gobierno británico; y es Licenciada en Filosofía de la Pontificia Universidad Católica del Perú.





## INTRODUCCIÓN

A más de un año del inicio de la pandemia, MOVEMOS invita a la ciudadanía a reflexionar sobre los impactos, retos y aprendizajes en torno a tres grandes temas: movilidad y estructura urbana, educación y salud.

Cuestionarnos sobre las ciudades en las cuales vivimos, y cuán poco habitables y adaptadas a nuestras actividades cotidianas se encuentran es un ejercicio colectivo, necesario y constructivo si nos lleva a la acción. Durante la pandemia se ha expuesto el riesgo y perjuicio que implica el trasladarnos a grandes distancias para realizar nuestras actividades. En este contexto, las poblaciones más afectadas han sido las que carecen de recursos y se ven obligadas a salir de sus casas para sobrevivir.

A través de las próximas páginas, comprenderemos cómo la pandemia ha impactado en la movilidad, y cuáles han sido sus efectos en la salud y la educación.

Asimismo, conoceremos experiencias que han dado lugar a propuestas y recomendaciones que inciden positivamente en la movilidad sostenible. Cómo la ciudad de los 15 minutos, propuesta que apuesta por urbes donde los servicios que requerimos y actividades que realizamos cotidianamente se encuentran al alcance de todas las personas, impactando positivamente en la calidad de vida.





## MOVILIDAD, ESTRUCTURA URBANA Y VULNERABILIDAD A LA COVID - 19

*Pablo Vega Centeno, Sociólogo urbanista*

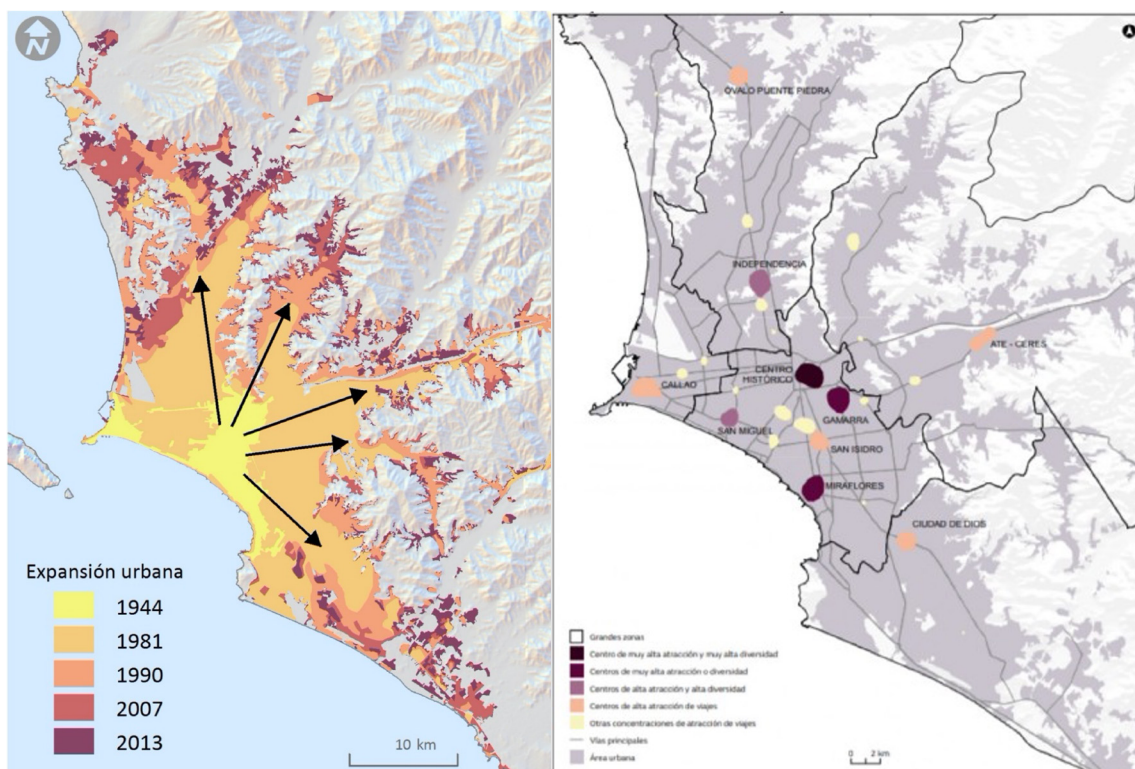
La organización de la ciudad y la manera en que se vive en ella inciden en el nivel de vulnerabilidad de contagio de las personas frente a la COVID- 19. En este sentido, el nivel de vulnerabilidad de la ciudad de Lima es significativamente mayor a otras ciudades del mundo, convirtiéndose, desde el inicio de la pandemia, en una de las ciudades con mayor riesgo de contagios.

Durante los primeros meses de pandemia, la Organización Mundial de la Salud recomendó a los países adoptar algunas medidas como la inmovilización obligatoria. En Perú, a pesar que el gobierno central decretó cuarentena absoluta, los contagios continuaron en aumento. Si bien inicialmente se registraron paisajes desolados de la ciudad, conforme fue pasando el tiempo, se registraron personas que se exponían a los contagios, a pesar de las advertencias. Esta situación nos invita a analizar cómo se relaciona este comportamiento de las personas con la manera en que se organiza la ciudad.

Para lo cual se debe distinguir dos conceptos: la noción de habitar una ciudad y la noción de vivir en el lugar de residencia. En ciudades pequeñas, la vida urbana suele transcurrir en la vivienda y en un entorno cercano a ella que es caminable. Mientras que, en grandes ciudades, esto no es posible. En estos casos, habitar es ir más allá de la vivienda o su entorno cercano; contempla todos

**“ El nivel de vulnerabilidad de la ciudad de Lima es significativamente mayor a otras ciudades del mundo, convirtiéndose, desde el inicio de la pandemia, en una de las ciudades con mayor riesgo de contagios.”**

### MAPAS REPRESENTANDO LA EXPANSIÓN URBANA, DONDE HABITAN LOS CIUDADANOS VS LA CONCENTRACIÓN DE LOS ESPACIOS EN LOS QUE LABORAN



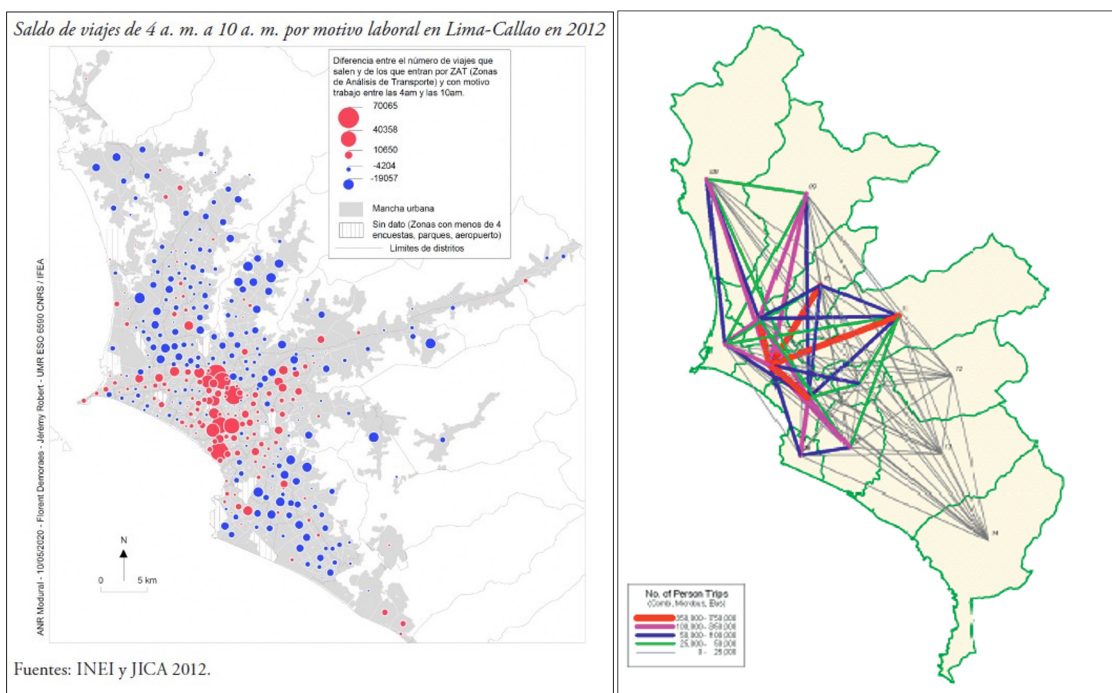
los destinos que involucra la vida cotidiana de las personas. Por ello, se vincula el concepto de habitar con movilidad porque sin movilidad, no podemos comprender cómo se habitan las grandes ciudades. De este modo, el enfoque de movilidad ayuda a visibilizar las experiencias y relaciones que existen fuera de la vivienda; comprendiendo que al salir del domicilio seguimos experimentando la noción de habitar. Lo cual implica que la organización de la ciudad tiene que tomar en cuenta estas necesidades como parte de la vida urbana.

En un estudio reciente realizado por el Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad (CIAC) de la Pontificia Universidad Católica del Perú, se identificó que la mayor parte de centralidades, aquellos núcleos que concentran actividades económicas, culturales, y educativas, tienden a concentrarse en lo que se denomina “Lima Centro”. Es aquí donde se identifica que hay algo que no está funcionando bien. Tenemos una ciudad expandida donde las oportunidades para la vida cotidiana no están adecuadamente distribuidas. Lo cual genera como resultado que el grueso de los destinos de viaje entre las 4:00 a.m. y 10:00 a.m. se realizan hacia Lima Centro, partiendo de diferentes puntos de la ciudad: Norte, Este o Sur; según estudios de movilidad

realizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Cooperación Japonesa. Los viajes se concentran en pocas vías hacia pocos destinos; es decir, la organización de Lima responde a la estructura de una ciudad con pocas centralidades en un mismo núcleo, que da como resultado que muchos habitantes de Lima necesiten ir a esos destinos centrales utilizando las pocas rutas disponibles que facilitan ese acceso, generándose enormes concentraciones de personas en paraderos y otros puntos de la ciudad. Situaciones que experimentan en mayor medida las poblaciones con menores ingresos económicos.

**“ La mayor parte de centralidades, aquellos núcleos que concentran actividades económicas, culturales, y educativas, tienden a concentrarse en lo que se denomina “Lima Centro” ”**

## LIMA-CALLAO: MAPA REPRESENTANDO EL NÚMERO DE VIAJES DE 4 A.M. A 10 A.M. POR MOTIVO LABORAL







## MOVILIDAD Y SALUD

*Alex Quitsberg, profesor asistente en investigaciones en la Universidad de Drexel de Filadelfia, EEUU*

En Perú casi el 80% de la población vive en zonas urbanas. Un escenario similar se vive en toda América Latina, donde se registra un crecimiento sostenido en el transcurrir de los años.

La esperanza de vida en las ciudades es variable y responde a factores socioeconómicos. La pandemia ha ampliado las inequidades en salud ya existentes en América Latina, puesto que las poblaciones con menos recursos económicos están más expuestas al virus por la necesidad de salir a trabajar. De este modo, en ciudades de Latinoamérica existe mayor severidad en casos y se registra una tasa más alta de mortalidad, lo cual se relaciona también con las limitaciones de la infraestructura de la salud pública.

Con el inicio de la pandemia los Estados actuaron tomando diferentes medidas para evitar su propagación, siendo una de ellas, la movilidad limitada. De acuerdo a un estudio realizado por Kephart et al (2021), en 314 ciudades de Latinoamérica (Argentina, Brasil, Colombia, Guatemala y México) se evidenció cómo el aumento de la movilidad incrementó los casos de contagio. Es así que las políticas de movilidad toman mayor relevancia como mecanismos para evitar la transmisión del virus.

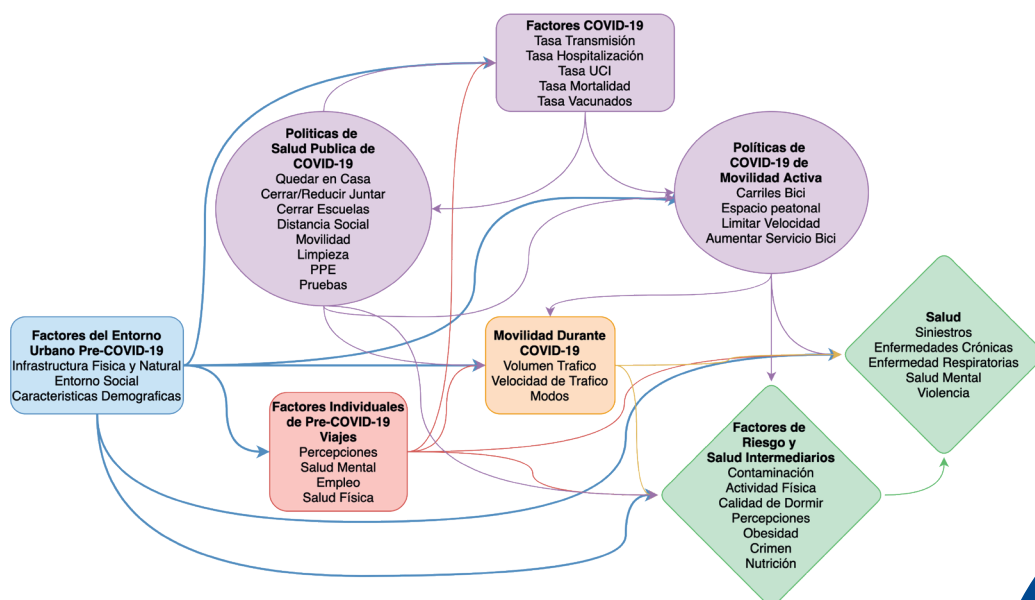
En ciudades de América Latina, el impacto de la COVID-19 en el transporte público ha sido sustancial; demostrándose una gran disminución en su uso debido a las medidas implementadas por los Estados para reducir su capacidad. En base a los resultados obtenidos por el aplicativo MOOVIT, muchas personas han optado por

otros medios de transporte. En Lima, se identifica que el 11.4% ya no utiliza transporte público y el 5.8% ha cambiado a otro medio de transporte como bicicletas o scooters. Antes de la pandemia, el 50% no había utilizado estos medios de transporte, porcentaje que en el 2020 disminuyó a 40%.

Los países vienen desarrollando medidas para promover el uso de la bicicleta, implementando carriles temporales, lo cual ha generado el incremento del ciclismo en la ciudad. En el caso de Europa, se ha logrado un incremento del 50% durante los primeros meses de pandemia y en Lima se ha ampliado considerablemente la red de ciclovías, con proyección a ampliarlas más.

Con respecto al transporte público, se identifica una disminución considerable de los viajes diarios que se realizan en el metropolitano de Lima. De acuerdo a una encuesta aplicada por MOOVIT, en la que se preguntaba a las personas qué les motivaría a utilizar más el transporte público, se registraron las siguientes respuestas: no tener que usar efectivo y ampliar el servicio de buses. De este modo, para lograr recuperar el transporte público, se debe trabajar en disminuir el riesgo de contagio en estos medios de transporte, implementando medidas como ampliar el servicio, priorizar el tráfico de buses, subsidiar pasajes a poblaciones de bajos ingresos económicos y proteger a los peatones con el diseño urbano.

### DIAGRAMA DE VÍNCULOS ENTRE MOVILIDAD Y SALUD



En lo que refiere a las bicicletas y otros medios de micro movilidad, la infraestructura puede apoyar el futuro de su crecimiento. Uno de sus beneficios es, que durante y después de la pandemia, la micromovilidad puede posicionarse como una modalidad de transporte público alternativo y sostenible. Además de contribuir a la salud física y mental de las personas.

Sin embargo, existen factores que desincentivan su posicionamiento como modalidad de transporte público alternativo, entre los cuales se encuentra la calidad de la infraestructura vial, el mantener un sistema de seguridad vial con enfoque que privilegia al auto particular, y al hecho que el uso de la bicicleta no es para todos y todas, puesto que no puede ser utilizada por personas mayores o con discapacidad.

## USO DE MICROMOBILIDAD EN AMÉRICA LATINA 2019 VS 2020

### 2020 results

| Country       | City             | Daily | Frequently. Up to 3 times a week | Occasionally. Up to 5 times every month | Rarely. A few times per year | Never, although they exist in my city |
|---------------|------------------|-------|----------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Argentina  | Buenos Aires     | 19.7% | 10.1%                            | 7.69%                                   | 12.9%                        | 49.6%                                 |
| 2. Brazil     | São Paulo        | 11.9% | 7.6%                             | 7.07%                                   | 14.6%                        | 58.8%                                 |
| 3. Chile      | Santiago         | 20.9% | 9.0%                             | 5.33%                                   | 10.7%                        | 54.1%                                 |
| 4. Colombia   | Bogotá           | 12.2% | 9.0%                             | 8.14%                                   | 17.3%                        | 53.5%                                 |
| 5. Costa Rica | San José         | 11.6% | 6.9%                             | 5.29%                                   | 16.9%                        | 59.3%                                 |
| 6. Ecuador    | Guayaquil        | 15.3% | 11.3%                            | 7.37%                                   | 16.7%                        | 49.3%                                 |
| 7. México     | Ciudad de México | 10.4% | 10.0%                            | 6.64%                                   | 17.7%                        | 55.3%                                 |
| 8. Peru       | Lima             | 15.9% | 12.7%                            | 10%                                     | 21.1%                        | 40.3%                                 |
| 9. Uruguay    | Montevideo       | 11.7% | 7.2%                             | 4%                                      | 11.0%                        | 66.1%                                 |

Data by  
moovit

1 - 9 / 9 < >

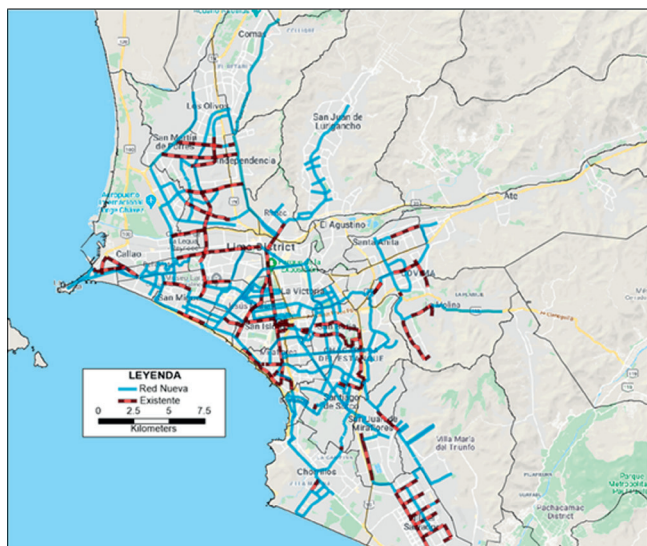
### Compared to 2019 results

| Country       | City             | Daily | Frequently. Up to 3 times a week | Occasionally. Up to 5 times every month | Rarely. A few times per year | Never, although they exist in my city |
|---------------|------------------|-------|----------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Argentina  | Buenos Aires     | 12.9% | 7.4%                             | 6.82%                                   | 12.3%                        | 60.5%                                 |
| 2. Brazil     | São Paulo        | 7.6%  | 5.7%                             | 7.04%                                   | 14.6%                        | 65.1%                                 |
| 3. Chile      | Santiago         | 20.0% | 7.1%                             | 4.86%                                   | 10.5%                        | 57.4%                                 |
| 4. Colombia   | Bogotá           | 8.7%  | 7.2%                             | 7.9%                                    | 17.5%                        | 58.7%                                 |
| 5. Costa Rica | San José         | 5.8%  | 5.2%                             | 3.58%                                   | 16.8%                        | 68.6%                                 |
| 6. Ecuador    | Guayaquil        | 19.4% | 10.2%                            | 6.77%                                   | 17.8%                        | 45.8%                                 |
| 7. México     | Ciudad de México | 10.4% | 7.5%                             | 10.3%                                   | 18.5%                        | 53.4%                                 |
| 8. Peru       | Lima             | 14.4% | 8.8%                             | 6.07%                                   | 19.8%                        | 50.9%                                 |
| 9. Uruguay    | Montevideo       | 8.5%  | 4.7%                             | 4.05%                                   | 12.1%                        | 70.6%                                 |

Data by  
moovit

1 - 9 / 9 < >

## MAPA DE DESARROLLO DE CICLOVÍAS EN LIMA



“ En Lima, se identifica que el 11.4% ya no utiliza transporte público y el 5.8% ha cambiado a otro medio de transporte como bicicletas o scooters. Antes de la pandemia, el 50% no había utilizado estos medios de transporte, porcentaje que en el 2020 disminuyó a 40%.”



## EDUCACIÓN EN LA “NUEVA NORMALIDAD”

Carla Gamberini, CEO y co-fundadora de +educación

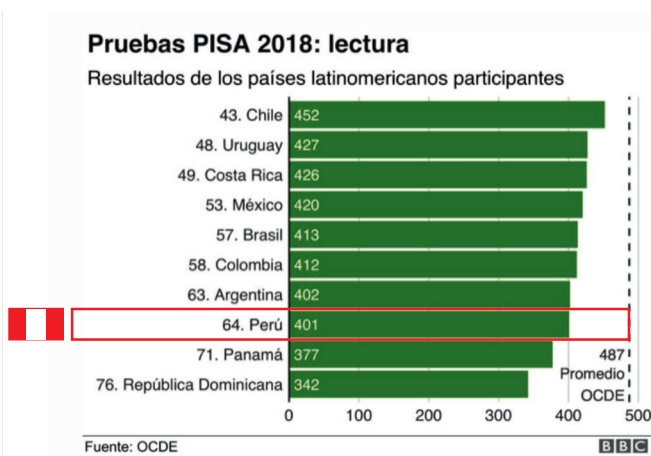
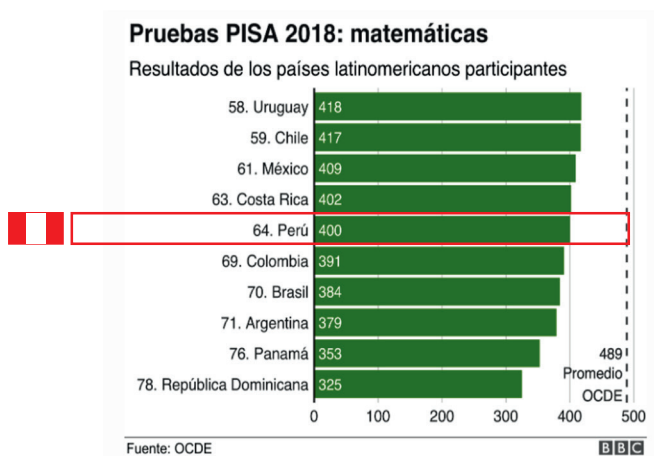
Antes de la pandemia, la educación se encontraba en crisis. Esta problemática se agudizó aún más debido a la desigualdad de acceso a tecnología. En un estudio del BID Latinoamérica, se evidenció que en las zonas urbanas el acceso a internet de la población es limitado, registrándose una mayor limitación en zonas rurales. De acuerdo a este estudio, en el quintil más rico, el 65% accede a internet, mientras que, en el quintil más vulnerable, solo el 24% tiene acceso a conectividad.

En el 2020, debido a la pandemia, llegó a nuestro país el aprendizaje a distancia. La respuesta fue rápida; en menos de dos meses se implementó una estrategia multiplataforma llamada “Aprendo en Casa” que se

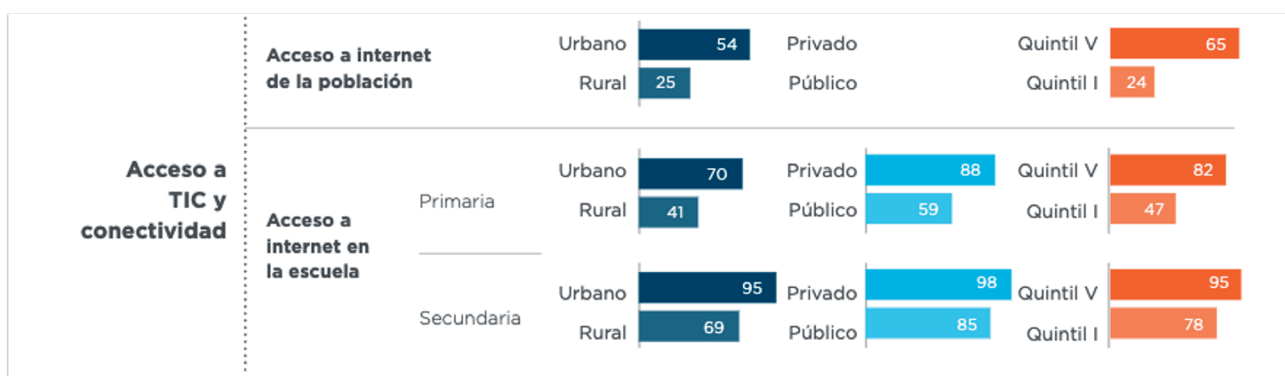
transmitió por radio, televisión e internet. Si bien Perú respondió al contexto de una manera rápida, la estrategia se mantuvo igual desde abril del 2020 a mayo del 2021. Se continuó trabajando bajo la misma estrategia, sin abordar otros temas esenciales para los niños y niñas, que permitan desarrollar otras capacidades que se articulan con la posibilidad de estar en la escuela y moverse en ella misma.

A diferencia de Perú, en Chile sí se realizó una evaluación del impacto de pérdida de aprendizajes junto con el apoyo del Banco Mundial. Como resultado se obtuvo que cuando los estudiantes crezcan el ingreso económico de cada uno podría ser 10% menor al sueldo promedio debido a las competencias no aprendidas

## PRUEBAS PISA 2018: ANTES DE LA PANDEMIA PERÚ YA TENÍA UNA CRISIS EDUCATIVA



## LA DESIGUALDAD DE ACCESO A LA TECNOLOGÍA EN PERÚ



durante el tiempo de pandemia. Además, dicha evaluación detalla que, en un año, con 100% de aprendizaje a distancia solo se llega a mitigar el 12% de aprendizajes, lo cual en un futuro tendría un impacto negativo en el desarrollo personal del estudiante. Mientras que en el caso de tener un 60% de año escolar con una educación a distancia se podría mitigar, en el mejor de los casos, alrededor del 30% de los aprendizajes.

La educación a distancia plantea diferentes retos. El primero de ellos es lograr que el aprendizaje sea vinculante para los estudiantes, que sea significativo, y que involucre al estudiante en su formación de acuerdo a sus referentes y a lo que identifican. Dos aspectos con los que los estudiantes se identifican más, especialmente los más pequeños, son el movimiento y la socialización con otras personas en el espacio escolar.

El segundo reto es formular una estrategia que sea diferenciada y viable por cada escenario. Mientras que el tercer reto es poder monitorear los aprendizajes en la educación a distancia; siento necesario contar con evaluaciones a nivel de políticas públicas.

La deserción escolar es el impacto más fuerte que se ha tenido en el aprendizaje en el contexto de pandemia. Se cuenta con 705 mil alumnos que a la fecha han interrumpido sus estudios o están en riesgo de hacerlo.

Dentro de las razones identificadas se encuentran la falta de recursos para estudiar, la pérdida del vínculo y la priorización del tiempo en labores domésticas o trabajo debido a la situación crítica en la que se encontraban los padres al no poder salir a trabajar.

Con respecto a la salud mental no se ha trabajado de manera enfática desde una propuesta más integral de educación a distancia. Un informe realizado en el año 2020 por el BID en Colombia, Costa Rica, El Salvador y Perú, en el cual se entrevistaron a cuidadores de niños y niñas se concluye que el 61% de niños y niñas presenta angustia mental.

Finalmente se identifica un impacto en el derecho al juego, un elemento esencial del aprendizaje porque permite por un lado constituir su experiencia subjetiva, conocer su cuerpo, reconocer su movimiento, y por otro lado sirve como una primera herramienta para significar experiencias de vida.

**“ La deserción escolar es el impacto más fuerte que se ha tenido en el aprendizaje en el contexto de pandemia. Se cuenta con 705 mil alumnos que a la fecha han interrumpido sus estudios o están en riesgo de hacerlo.”**

## MODELO DE EDUCACIÓN HÍBRIDA EN TIEMPOS DE PANDEMIA POR COVID-19





## REFLEXIONES FINALES

*Pablo Vega Centeno, Sociólogo urbanista*



La mirada de Alex y Carla nos dan pistas interesantes para vincular la salud, la educación con las estructuras de ciudades como Lima. Un punto clave es tomar en cuenta que siempre ha caracterizado a la región de América Latina y que la pandemia ha hecho escarnio y es la gran desigualdad, probablemente somos la región más desigual del mundo y esto se hizo latente porque la pandemia ha golpeado muy duramente a la región incluso más que otras regiones que en promedio podrían ser más pobres y mucho de eso tiene que ver con una desigual manera de ocupar el territorio donde estamos todos enfocados en unas cuantas grandes ciudades y hay una enorme dispersión de lo rural.

Las centralidades en Lima se ubican en Lima Centro, eso ya genera una limitación, si pensamos en una política de ciclovías, no podemos pensar el uso de una bicicleta para que recorras 40 kilómetros, la idea de usar una bicicleta es que nos faciliten recorridos de 5 o máximo 10 kilómetros. Entonces hay un tema de organización de la ciudad que exige una incidencia sobre las políticas públicas, desde hace más o menos 3 años la Municipalidad Metropolitana de Lima ha comenzado a trabajar su plan de desarrollo urbano, un plan que debe regir hasta el 2040, pero qué sabemos de ese plan, en qué medida ese plan está recogiendo la necesidad de ir incidiendo sobre un cambio en la estructura, que significaría mayor inversión pública en aquellas centralidades emergentes como puede haber en Puente Piedra o Villa María del Triunfo donde no hay presencia grande del Estado ni demanda de trabajo que retenga mayor población.

Si queremos una apuesta por la bicicleta, necesitamos una estructura eficiente de la ciudad que la acoja y como lo indicó Alex, pensar en cómo protegemos a los

peatones, porque nosotros habitamos la ciudad caminando, pero si lo hacemos en veredas angostas porque se prioriza al auto, no hay espacio para la calidad de vida y si factores altos de contagio al estar apiñados en las ineficientes y escasas veredas que tiene la ciudad. Otra vez la desigualdad, los que más caminan son los más pobres.

Hago el vínculo con el tema de la educación porque hay que ver cómo hemos entendido los equipamientos educativos, en ciudades como Lima suelen verse como espacios cerrados y en un contexto de pandemia ese destino cerrado desaparece y la vida pasa a concentrarse en otro destino cerrado, llamado vivienda. Justamente para esos espacios de aprendizaje que señalaba Carla, qué importante sería que exista una adecuada relación de la experiencia del niño con el entorno, salir para aprender.

En este punto vuelve a tomar relevancia el cómo gestiono el espacio público a escalas barriales para que las familias puedan generar experiencia urbana que implique aprendizaje a los niños. Una referencia sobre las brechas de género, no solo tiene impacto sobre las niñas sino sobre la estructura familiar. La pandemia y los costos de la movilidad ha subido para los más pobres, entonces ya no viajan todos los que buscaban trabajo, la estrategia popular es reducir los viajes a unas cuantas personas y la educación en casa ha generado un retroceso en la participación de las mujeres en la vida urbana, ante la pandemia se está exigiendo que se queden en el hogar porque tienen que cuidar a los hijos.



## CONCLUSIONES

1

América Latina es una región que siempre se ha caracterizado por la desigualdad y la pandemia no ha hecho más que agudizarla. Esto se relaciona con una desigual manera de ocupar el territorio, donde hay una concentración en unas cuantas grandes ciudades y hay una enorme dispersión de lo rural. Asimismo, ciudades como Lima han crecido de forma centralizada generando limitaciones a la población que vive a grandes distancias de estos núcleos.

2

El escenario actual ha traído consigo un cambio de paradigma en la forma cómo nos movilizamos y qué tipo de movilidad queremos tener en nuestras ciudades. La movilidad sostenible no es solo una mejor opción en el contexto pandemia, es un cambio necesario que impacta en el medio ambiente, en la salud y la economía. Para fortalecer la movilidad sostenible no solo se requieren de ciclovías sino de políticas públicas que las beneficien, promuevan y articulen con participación y evaluación multisectorial.

3

Durante la pandemia, la educación ha sido uno de los sectores que ha contado con los retos más altos, dar una respuesta ágil y adaptativa en un contexto de crisis. Esta respuesta que en una primera instancia fue buena, necesita seguir evolucionando y atender las demandas de niños, niñas y adolescentes ante un contexto que nos orienta de la transformación digital al aprendizaje híbrido.

## RECOMENDACIONES



Se requiere cambios en la estructura de la ciudad que implique mayor inversión pública en aquellas centralidades emergentes para mitigar que haya tantos viajes hacia el área central. Las políticas de mitigación implican comprender las necesidades de la población y tener una mayor presencia descentralizada. Este cambio en la ciudad nos invita a apostar por centros emergentes, mejorar las condiciones urbanas, además, de generar actividades que retengan la economía urbana en esa zona para que las personas no estén obligadas a trasladarse a grandes distancias.



Los planes de desarrollo urbano suelen ser asumidos como un trabajo a realizar por especialistas o técnicos. Se necesita orientar su construcción hacia una responsabilidad colectiva, que promueva espacios de discusión constante entre la ciudadanía, con el soporte de medios de comunicación y redes sociales para lograr un mayor alcance, escuchando las voces de todos y todas para juntos diseñar y planificar las ciudades que queremos y necesitamos habitar.



En materia de educación, se requiere de políticas públicas que faciliten el retorno presencial a las aulas. No solo para aprender competencias formales, sino para posibilitar la interacción entre niños y niñas, y atender el desarrollo de competencias socioemocionales invisibilizadas en el contexto actual y con pocas herramientas de parte de los docentes para trabajarlas a distancia. En ese sentido, se requiere trabajar en una estrategia integral, diferenciada por escenarios, que fortalezca a los docentes y lo más importante se centre en los estudiantes.



Se requiere que los servicios relacionados al desarrollo cotidiano de nuestras actividades (educativas, sociales y económicas) sean accesibles y seguros, y sobre todo se brinden de manera equitativa. El superar las brechas existentes y dar paso a una gestión integral de las ciudades invita a las organizaciones de la sociedad civil, las autoridades, y sector privado a trabajar articulados, basándose en experiencias exitosas implementadas en América Latina y el mundo con potencial de replicabilidad.

Fuente: Andina

## EXPOSITORES

### PABLO VEGA CENTENO

#### Sociólogo urbanista y profesor de la PUCP



Es Licenciado en Sociología por la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). Magister y Doctor en Arquitectura por la Universidad Católica de Lovaina, Bélgica. Se desempeña en la docencia universitaria en la PUCP desde 1991 en los campos de las ciencias sociales, la arquitectura y el urbanismo. Desde el año 2012 es profesor principal del Departamento de Arquitectura de la PUCP. Como investigador universitario se ha especializado tanto en el estudio de la producción del espacio urbano como en la investigación de fenómenos de vida cotidiana, espacios públicos y movilidad, temas sobre los cuales ha realizado numerosas publicaciones tanto en libros como en artículos para revistas especializadas. Ha recibido el premio de reconocimiento a la investigación de la PUCP los años 2009, 2011, 2013 y 2018.

### ALEX QUISTBERG

#### Profesor asistente en investigaciones en la Universidad de Drexel de Filadelfia, en EE. UU.



Es PhD, profesor asistente en investigaciones en la Universidad de Drexel de Filadelfia, Pennsylvania, EE. UU. en la Escuela de Salud Pública de Dornsife en el Departamento de Salud Medio Ambiental y Ocupacional y es miembro del Colectivo de Salud Urbana. Recibió su doctorado (PhD) en epidemiología con un enfoque en salud urbana y la prevención de lesiones y traumatismos causados por los siniestros viales en 2012 de la Universidad de Washington en Seattle, Washington, EE. UU. y su Maestría en Salud Pública (MPH) en 2010 de la misma institución. Recibió su bachiller de artes (BA) en Sociedad y Salud de la Universidad de Pennsylvania en 2003. Tiene amplia experiencia y publicaciones científica en la prevención de siniestros, incluyendo en el Perú y otros países de América Latina donde ha examinado factores de riesgos de atropellos de peatones y ciclistas en el diseño y entorno urbano. Dr. Quistberg es investigador principal del estudio, Entorno Urbano, Atropellos y Aprendizaje Profundo (BEPIDL), y co-investigador en un proyecto multinacional fundado por el Wellcome Trust, Salud Urbana en América Latina (SALURBAL) y otro fundado por Bloomberg Philanthropies enfocado en evaluar programas de alcoholímetro y su impacto en siniestros apoyados por el Colaboración de Ciudades Saludables (Partnership for Health Cities, PHC).

### CARLA GAMBERINI

#### CEO y co-Fundadora +educación.pe



Es Master en Educación y Desarrollo Internacional de University College London donde estudió con la beca Chevening del gobierno británico; y es Licenciada en Filosofía de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Es CEO y co-Fundadora +educación.pe organización que se orienta a fortalecer la transformación digital de la educación en Perú. Asimismo, se desempeña como Directora para Latinoamérica y España de Mangahigh donde lidera proyectos EdTech para el aprendizaje de matemáticas con escuelas y gobiernos. Cuenta con más de 10 años de experiencia en educación habiendo trabajado en el Ministerio de Educación del Perú entre otras organizaciones nacionales e internacionales. También ha sido docente universitaria y es miembro del Comité Estratégico Perú Digital y del Comité CADE Educación. Es una vocera pública en redes sociales y medios de comunicación en favor de la educación de calidad en Perú y Latinoamérica.



## SOBRE MOVEMOS

---

MOVEMOS es la Asociación VINCI Highways por la Movilidad Sostenible. Promueve una movilidad con impactos positivos en términos sociales y ambientales, con apertura, transparencia y visión de largo plazo. En alianza con sus socios globales y nacionales, pone foco estratégico en iniciativas sobre transporte sostenible, educación vial, crecimiento verde y transformación social.

## SOBRE VINCI HIGHWAYS

---

VINCI Highways, filial de VINCI Concessions, es líder en concesiones, operaciones y servicios de movilidad vial. VINCI Highways diseña, financia, construye y gestiona autopistas, redes urbanas, puentes, túneles y servicios de peaje en una red de casi 4000 km en 16 países. VINCI Highways utiliza todo su saber hacer para garantizar los más altos estándares de rendimiento y de seguridad, y ofrecer así una experiencia positiva a los automovilistas

### SÍGUENOS EN:



Asociación Movemos



@MOVEMOSVH



@AsocMOVEMOS



@AsociacionMOVEMOS



@Asociación MOVEMOS

